Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 35.

(Nr. 9412.) Gesetz, enthaltend Bestimmungen über das Notariat und über die gerichtliche oder notarielle Beglaubigung von Unterschriften oder Handzeichen. Vom 15. Juli 1890.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, unter Zustimmung der beiden Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Zur Bekleidung der Stelle eines Notars ist befähigt, wer in einem Deutschen Bundesstaate die Fähigkeit zum Richteramt erlangt hat.

§. 2.

Der Geschäftsbezirk eines Notars umfaßt den ganzen Oberlandesgerichtsbezirk, in welchem ihm der Wohnsitz angewiesen ist.

§. 3.

In Städten von mehr als 100 000 Einwohnern kann dem Notar bei der Anweisung des Wohnsitzes die Verpflichtung auferlegt werden, in einer bestimmt begrenzten Gegend der Stadt zu wohnen und seine Geschäftsräume zu halten.

§. 4.

Die Zuziehung von Instrumentszeugen oder eines zweiten Notars an Stelle derselben bei Aufnahme notarieller Verhandlungen ist fortan nur erforderlich,

Ausgegeben zu Berlin den 19. August 1890.

wenn eine Person, deren Erklärung beurkundet werden soll, blind, taub oder stumm ist.

In Betreff der Beurkundung von letztwilligen Verfügungen jeder Art und des Widerrufs von solchen verbleibt es jedoch bei den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen mit der Maßgabe, daß im Bezirke des Oberlandesgerichts zu Cöln bei Errichtung öffentlicher oder mystischer Testamente die Zuziehung zweier Zeugen oder eines zweiten Notars genügt.

§. 5.

Die Vorschriften, nach welchen als Instrumentszeugen ausschließlich Staatsangehörige oder solche Personen zuzuziehen sind, welche in einem bestimmten Bezirk wohnen, werden aufgehoben. Die übrigen in den einzelnen Landestheilen bezüglich der Eigenschaften der Instrumentszeugen bestehenden Vorschriften bleiben in Kraft.

§. 6.

Werden notarielle Verhandlungen mit Personen aufgenommen, welche dieselben nicht unterschreiben können, so muß, falls nicht aus anderen Gründen die Zuziehung von Instrumentszeugen oder eines zweiten Notars geboten ist, ein Schreibzeuge zugezogen werden, welcher die für Instrumentszeugen erforderlichen Eigenschaften hat.

Die Gegenwart des Schreibzeugen ist nur erforderlich bei der Vorlesung und Genehmigung der Verhandlung, sowie bei der etwaigen Beifügung von Handzeichen.

Die Verhandlung muß von dem Schreibzeugen unterschrieben werden.

§. 7.

Die Vorschriften, wonach Nummern und Zahlen in notariellen Verhandlungen mit Buchstaben zu schreiben sind, finden auf die katastermäßige Bezeichnung von Grundstücken keine Anwendung. Auch genügt es, wenn Summen und Daten, welche wiederholt vorkommen, nur einmal mit Buchstaben ausgedrückt werden.

§. 8.

Für die Beglaubigung von Unterschriften oder Handzeichen sind im ganzen Umfange der Monarchie die Amtsgerichte und Notare zuständig.

Die Beglaubigung darf nur erfolgen, wenn in Gegenwart des richterlichen Beamten oder Notars die Unterschrift beziehentlich das Handzeichen gefertigt oder vor denselben von dem Aussteller persönlich als von ihm gefertigt anerkannt worden ist.

Die Beglaubigung geschieht durch einen unter die Unterschrift oder das Handzeichen zu setzenden Vermerk des Inhalts, daß die vorstehende Unterschrift oder das vorstehende Handzeichen der nach Vor- und Zunamen, Wohnort und etwaigem Stand oder Gewerbe zu bezeichnenden Person beglaubigt werde. Dabei

muß angegeben werden, ob die Beglaubigung auf Grund der vor dem beglaubigenden Beamten erfolgten Fertigung oder der vor demselben erfolgten Anerkennung geschieht.

Diesem Vermerk muß Ort und Datum der Ausstellung, sowie die Unterschrift des Gerichts oder Notars beigefügt, auch das Amtssiegel beigedrückt werden. Erfolgt die Beglaubigung durch einen Notar, so soll außerdem die Nummer des Notariatsregisters, unter welcher die Beglaubigung eingetragen ist, angegeben und die Gebührenrechnung beigefügt werden.

Für die erforderliche Prüfung der Identität und der Geschäftsfähigkeit des Ausstellers ist der richterliche Beamte oder Notar verantwortlich.

Der Aufnahme eines Protokolls über die Beglaubigung bedarf es nicht.

§. 9.

Die gesetzliche Verpflichtung des Notars, für die rechtzeitige Entrichtung der Stempelabgabe von Amtswegen Sorge zu tragen, tritt auch alsdann ein, wenn er den Entwurf einer Urkunde selbst anfertigt und nach Vollziehung durch die Betheiligten die Unterschriften oder Handzeichen beglaubigt.

Auch hat in diesem Falle der Notar eine von ihm beglaubigte Abschrift des Schriftstücks zu seinen Akten zurückzubehalten.

Diese Abschrift ist stempelfrei.

§. 10.

Die Notare haben in ihre Register alle aufgenommenen Verhandlungen, alle angefertigten und beglaubigten Entwürfe, und alle auch ohne Aufnahme einer Verhandlung ausgestellten Beglaubigungen von Unterschriften oder Handzeichen, sowie Zeugnisse in ununterbrochener Reihenfolge unter fortlaufender Nummer dem Gegenstande nach einzutragen. Ausgenommen sind die Wechselproteste, rücksichtlich deren es bei den bestehenden besonderen Vorschriften verbleibt.

§. 11.

Die Notare sind verpflichtet, über die bei ihnen eingehenden fremden Gelder, geldwerthen Papiere und Pretiosen ein besonderes Verwahrungsbuch zu führen.

Die näheren Anordnungen hierüber erläßt der Justizminister.

Soweit solche Anordnungen bereits bestehen, bleiben dieselben bis zum Erlaß anderweiter Bestimmungen des Justizministers in Kraft.

§. 12.

Die Artikel 2 und 18 der Rheinischen Notariatsordnung (Verordnung vom 25. April 1822, Gesetz-Samml. S. 109) werden aufgehoben.

§. 13.

Für die Zeit, während welcher ein Notar beurlaubt oder durch Krankheit oder sonst behindert ist, seine Geschäfte wahrzunehmen, kann derselbe die sein Amt

betreffenden Akten (Urschriften, Register u. s. w.) einem anderen Notare im Bezirke desselben oder eines benachbarten Amtsgerichts in Verwahrung geben. Hiervon hat er dem Amtsgerichte seines Wohnsitzes, im Geltungsbereiche des Rheinischen Rechts dem Ersten Staatsanwalte, Mittheilung zu machen. Außerhalb des Bezirks des Oberlandesgerichts zu Cöln kann der Notar auch dem Amtsgericht seines Wohnsitzes die Verwahrung überlassen.

Hat ein Notar für die Zeit, während welcher er beurlaubt oder seine Geschäfte wahrzunehmen behindert ist, die Verwahrung seiner Akten in der angegebenen Art nicht veranlaßt, so ist, sobald ein Antrag auf Ertheilung einer Ausfertigung aus den Akten des Notars gestellt wird, im Geltungsbereich des Rheinischen Rechts von dem Ersten Staatsanwalt, in dessen Bezirk der Notar seinen Wohnsitz hat, bei dem Landgericht die Bestellung eines anderen Notars in demselben oder einem benachbarten Amtsgerichtsbezirke zum einstweiligen Verwahrer zu beantragen. In den übrigen Landestheilen hat in diesem Falle das Amtsgericht, in dessen Bezirk der Notar seinen Wohnsitz hat, die Dienstakten bis zur Wiederübernahme der Geschäfte seitens des Notars in Verwahrung zu nehmen.

Der Notar oder das Amtsgericht, von welchem die Akten eines beurlaubten oder behinderten Notars verwahrt werden, ist befugt, Ausfertigungen aus denselben unter seinem Siegel und seiner Unterschrift zu ertheilen.

Dabei ist der Grund, weshalb die Ausfertigung von dem ausfertigenden Notar oder dem Amtsgericht ertheilt wird, anzugeben.

§. 14.

Der Justizminister kann einem Notar auf dessen Antrag für die Dauer einer durch erhebliche Gründe gerechtfertigten Abwesenheit von dem ihm angewiesenen Wohnorte, unter Vorbehalt des Widerrufs, einen von dem Notar aus der Zahl der zum Richteramt befähigten Rechtskundigen vorgeschlagenen Vertreter mit dessen Einverständniß bestellen.

Letzterer hat vor Beginn der Vertretung seine bei Notariatshandlungen anzuwendende Unterschrift vor dem zuständigen Landgerichtspräsidenten zu Protokoll zu geben und ist hierbei, sofern er den Diensteid noch nicht geleistet hat, durch den Landgerichtspräsidenten diensteidlich zu verpflichten.

Der Vertreter versieht das Amt des Vertretenen, welcher während der Dauer der Vertretung eigene Amtshandlungen nicht vornehmen darf, unter dessen und seiner eigenen Verantwortlichkeit und auf dessen Kosten, er hat hierbei seine die Eigenschaft als Vertreter des behinderten Notars kennzeichnende Unterschrift und das Dienstsiegel des Letzteren anzuwenden.

Anfang und Beendigung der Vertretung ist im Notariatsregister von dem Notar oder dessen Vertreter zu vermerken; auch ist die Beendigung der Vertretung dem Landgerichtspräsidenten anzuzeigen.

Soweit persönliche Hinderungsgründe für den Notar in den Gesetzen vorgesehen sind, finden die bezüglichen Vorschriften auch auf den Vertreter entsprechende

Anwendung, mit der Maßgabe, daß sowohl die aus der Person des Vertreters, als auch die aus der Person des vertretenen Notars sich ergebenden Hinderungsgründe die Aufnahme der Verhandlung durch den Vertreter ausschließen.

§. 15.

Bei der durch das Gesetz über das Grundbuchwesen u. s. w. im Geltungsbereich des Rheinischen Rechts vom 12. April 1888 (Gesetz-Samml. S. 52) den Amtsgerichten übertragenen Aufnahme und Beglaubigung von Verhandlungen, Anträgen und Urkunden finden die §§. 6 und 7 des gegenwärtigen Gesetzes entsprechende Anwendung.

§. 16.

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 1890 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben an Bord M. Y. „Hohenzollern" Olden Nord Fjord, den 15. Juli 1890.

(L. S.) **Wilhelm.**

v. Caprivi. v. Boetticher. v. Maybach. Frhr. Lucius v. Ballhausen. v. Goßler. Herrfurth. v. Schelling. v. Verdy. Frhr. v. Berlepsch.

(Nr. 9413.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Lippe wegen Herstellung von Eisenbahnen von Detmold nach Sandebeck und von Lage nach Hameln. Vom 22. September 1889.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung von Eisenbahnen von Detmold nach Sandebeck und von Lage nach Hameln zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. jur. Paul Micke,

Seine Durchlaucht der Fürst zur Lippe:

Höchstihren Regierungsrath Eduard Pustkuchen,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt, Eisenbahnen:

a) von Detmold nach Sandebeck,

b) von Lage nach Hameln

für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Fürstlich Lippische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahnen innerhalb ihres Staatsgebietes.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen soll ebenso, wie die Prüfung der Betriebsmittel, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahnen, wie bezüglich der Anlegung von Stationen in dem Lippischen Staatsgebiete etwaige besondere Wünsche der Fürstlichen Regierung thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahnen in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats-, Kommunal- oder Vizinalstraßen, welche die geplanten Eisenbahnen kreuzen, von der Fürstlichen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Fürstliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten der Linie Detmold—Sandebeck von vornherein die für zwei Geleise erforderlichen Abmessungen geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannten Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Fürstlich Lippische Regierung übernimmt für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnen — in Anerkennung der

für die betreffenden Theile ihres Staatsgebiets hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden, und zwar für die Linie Detmold—Sandebeck in ihrer ganzen Ausdehnung, für die Linie Lage—Hameln dagegen nur für den im Fürstenthum Lippe belegenen Theil derselben, der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;

2) die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten;

3) auf die Betheiligung an dem etwaigen Reinertrage der Bahn Herford—Detmold aus dem zwischen ihr und der vormaligen Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft über den Bau und Betrieb dieser Bahn abgeschlossenen Vertrage, d. d. Detmold, den 26. Mai / Cöln, den 21. Mai 1877, auf ewige Zeiten zu verzichten, auch die Königlich Preußische Regierung gegenüber allen Ansprüchen zu vertreten, welche etwa von Dritten aus dem bezeichneten Vertrage gegen sie erhoben werden möchten.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung (Artikel III), einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Aenderungen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahnen erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Terrains zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplanes und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten

Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zweck die Fürstlich Lippische Regierung der Königlich Preußischen Regierung für ihr Gebiet das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen wird. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Fürstlichen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 und 3 übernommenen Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Ausführung des zweiten Geleises auf der Bahn Lage—Hameln, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so wird die Fürstlich Lippische Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Fürstlich Lippischen Gebiete zur Zeit Geltung haben. Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Fürstlich Lippischen Regierung. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Strecke in dem Fürstenthum Lippe keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecke auf Königlich Preußischem Staatsgebiete.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Fürstenthum Lippe entfallenden Bahnstrecken der Fürstlichen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an den Bahnstrecken im Fürstenthum Lippe zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Fürstlich Lippischen Regierung sein.

Der Fürstlichen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die im Fürstenthum belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf den im Fürstlich Lippischen Gebiet belegenen Bahnstrecken erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Fürstlichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecken den betreffenden Fürstlichen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Fürstlich Lippischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahnen sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Fürstlich Lippischen Staatsgebietes soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Fürstlich Lippischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der im Fürstlich Lippischen Gebiet belegenen Bahnstrecken gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den Fürstlich Lippischen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Lippischen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Fürstlich Lippische Regierung verpflichtet sich, von den im Artikel I benannten Bahnen und dem zu denselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen, so lange sich diese Bahnen im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates oder demnächst etwa des Reiches befinden.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Fürstlich Lippische Staatsgebiet entfallenden Bahnstrecken wird die Fürstliche Staatsregierung, so lange die Bahnen im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates oder demnächst etwa des Reichs sich befinden, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigenthum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, so bleibt der Fürstlichen Staatsregierung das Recht vorbehalten, die in ihrem Gebiet belegenen Bahnstrecken nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine etwaige derartige Erwerbung des Eigenthums seitens der Fürstlichen Staatsregierung soll indeß die Einheitlichkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigt werden. Die Fürstlich Lippische Regierung verpflichtet sich vielmehr, auch in diesem Falle den Betrieb und die Verwaltung des auf ihrem Gebiet belegenen Theiles der Bahnen demjenigen Betriebsunternehmer zu übertragen, welcher den Betrieb und die Verwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecken der Bahn führen wird.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll im Wege des Schriftwechsels erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 22. September 1889.

(L. S.) Dr. Micke.

(L. S.) Pustkuchen.

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Lippe wegen Herstellung von Eisenbahnen von Detmold nach Sandebeck und von Lage nach Hameln.

Vom 22. September 1889.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung von Eisenbahnen von Detmold nach Sandebeck und von Lage nach Hameln vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen:

1) Zu Artikel I.

a) Die Königlich Preußische Regierung ist bereit, die gesetzliche Ermächtigung zur Herstellung der den Gegenstand des Vertrages bildenden Eisenbahnen baldthunlichst nachzusuchen und, nach ertheilter gesetzlicher Ermächtigung, den Bau der Bahnen — hinsichtlich der Linie Lage-Hameln nach Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für den im Preußischen Gebiet belegenen Theil — baldthunlichst in Angriff zu nehmen und nach Möglichkeit zu fördern.

b) Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst noch zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Lage nach Bielefeld oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Minden-Hamm entschließen, so wird die Fürstliche Regierung auch die Ausführung dieses Unternehmens innerhalb ihres Gebietes zulassen und fördern. Dem alsdann dieserhalb abzuschließenden Staatsvertrage sollen die Bestimmungen des gegenwärtigen Staatsvertrages, insbesondere auch diejenigen hinsichtlich der Betheiligung der Fürstlichen Regierung an den Baukosten der Bahn Lage-Hameln zum Grunde gelegt werden.

2) Zu Artikel II und IV Nr. 1 und 2.

Nach dem allgemeinen Entwurf soll die Bahn Detmold-Sandebeck über die Lemgoer Straße zu Detmold in Höhe der Straßenkrone geführt werden. Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich auf Wunsch der Fürstlichen Re-

gierung bereit, bei demnächstiger ausführlicher Bearbeitung des Entwurfs prüfen zu lassen, ob nicht anstatt des Planüberganges eine Ueber- oder Unterführung der Straße ausgeführt werden könnte. Es besteht beiderseits Einverständniß darüber, daß für den Fall der Herstellung einer derartigen Anlage die im Artikel IV unter Nr. 1 und 2 des Vertrages übernommenen Verpflichtungen der Fürstlichen Regierung sich auch auf die unentgeltliche Hergabe des für die Ueber- oder Unterführung und ihre Nebenanlagen erforderlichen Grund und Bodens, wie nicht minder auf die Schadloshaltung der Eisenbahnverwaltung gegenüber allen Entschädigungsforderungen erstrecken, welche etwa aus der Aenderung der Straßenanlagen erhoben werden möchten.

3) Zu Artikel III.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich auf Wunsch der Fürstlichen Regierung bereit, die Bahn von Detmold nach Sandebeck nicht nur als Vollbahn bauen zu lassen, sondern demnächst auf derselben auch von vornherein den Vollbetrieb einzuführen.

4) Zu Artikel IV Nr. 3.

Die Fürstlich Lippische Regierung erklärt:

a) daß durch die Verzichtleistung im Artikel IV Nr. 3 des Staatsvertrages auch ihre sonstigen bisherigen Anträge wegen Betheiligung an dem etwaigen Reinertrage der Herford–Detmolder Bahn Erledigung gefunden haben,

b) daß nach dem Uebergange des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat das Recht der Fürstlichen Regierung zur Erhebung einer Eisenbahnabgabe nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 23. Januar 1869 von ihr nicht weiter in Anspruch genommen wird.

5) Zu Artikel V.

Die Hohen vertragschließenden Theile sind darin einig, daß der Grund und Boden für die Bahn Detmold–Sandebeck von vornherein in dem für die Herstellung eines zweigeleisigen Unterbaues erforderlichen Umfange unentgeltlich herzugeben ist, auch wenn der Bahnkörper zunächst nur eingeleisig angelegt werden sollte.

6) Zu Artikel VI.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich auf Wunsch der Fürstlichen Regierung bereit, bei Aufstellung des Fahrplans für die Bahn Detmold–Sandebeck thunlichst auf direkte Beförderung des durchgehenden Reiseverkehrs nach und von Altenbeken Bedacht zu nehmen, sei es, daß zu diesem Zweck die dem durchgehenden Verkehr dienenden Detmolder Züge auf der Strecke Sandebeck–Altenbeken besonders befördert oder mit den Zügen zwischen Hannover und Altenbeken vereinigt werden.

7) Die Königlich Preußische Regierung ist auf Wunsch der Fürstlich Lippischen Regierung bereit, Anordnung dahin zu treffen, daß die bei dem Bahnbau auf Lippischem Gebiet etwa gefundenen Urnen, Waffen, Münzen und sonstigen Gegenstände von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung an die Fürstlich Lippische Regierung abgeliefert werden.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben der Bevollmächtigte der Königlich Preußischen und der Bevollmächtigte der Fürstlich Lippischen Regierung je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegen genommen.

So geschehen zu Berlin, den 22. September 1889.

Dr. Micke.

Pustkuchen.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 9414.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Zeitz nach Camburg. Vom 24. Oktober 1889.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Zeitz nach Camburg zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:

Höchstihren Geheimen Staatsrath Dr. Friedrich Heim,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt, eine Eisenbahn von Zeitz nach Camburg für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebietes.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen in dem Meiningenschen Staatsgebiete etwaige besondere Wünsche der Herzoglichen Regierung thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von der Herzoglichen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Herzogliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst, als der für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für nothwendig erachtete Bewachung der neuen Uebergänge.

Artikel III.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung übernimmt für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahn — in Anerkennung der für die betreffenden Theile ihres Staatsgebietes hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
2) die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn zu gestatten;

3) zu den Baukosten der Linie einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 130 000 Mark, in Worten: „Einhundertdreißigtausend Mark“, zu gewähren.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Korrektionen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Terrains zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplanes und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat. Binnen acht Wochen nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zweck die Herzoglich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung für ihr Gebiet das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen wird. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Herzoglichen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 und 3 übernommenen Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Der nach Artikel IV Nr. 3 zu leistende Baarzuschuß ist vier Wochen nach Eingang der Erklärung der Königlich Preußischen Regierung, daß sie mit dem Bau der Bahn vorzugehen beabsichtige, seitens der Herzoglich Sächsischen Regierung an die Königlich Preußische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Geleises schreiten, so wird die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Herzogthum Sachsen-Meiningen zur Zeit Geltung haben. Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Herzoglich Sächsischen Regierung. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Strecke in dem Herzogthum Sachsen-Meiningen keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecke auf Königlich Preußischem Staatsgebiete.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Herzogthum Sachsen-Meiningen entfallenden Bahnstrecke der Herzoglichen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im Herzogthum Sachsen-Meiningen zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Herzoglichen Regierung sein.

Der Herzoglich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die im Herzogthum Sachsen-Meiningen belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen

Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf der im Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Gebiete belegenen Bahnstrecke erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Herzoglichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den betreffenden Herzoglichen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Staatsgebietes soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Sachsen-Meiningenschen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der im Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Gebiet belegenen Bahnstrecke gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den Herzoglichen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Sachsen-Meiningenschen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichtet sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Herzoglich Sächsische Staatsgebiet entfallenden Bahnstrecke wird die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsregierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigenthum und Be-

trieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, so bleibt der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung das Recht vorbehalten, die in ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine etwaige derartige Erwerbung des Eigenthums seitens der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung soll indeß die Einheitlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden. Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche Regierung verpflichtet sich vielmehr, auch in diesem Falle den Betrieb und die Verwaltung des auf ihrem Gebiete belegenen Theiles der Bahn demjenigen Betriebsunternehmer zu übertragen, welcher den Betrieb und die Verwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecke der Bahn führen wird.

Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll im Wege des Schriftwechsels erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 24. Oktober 1889.

(L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Heim.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikationen hat stattgefunden.

(Nr. 9415.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Herstellung mehrerer, Gothaisches Gebiet berührender Eisenbahnen. Vom 16. Januar 1890.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung mehrerer, Gothaisches Gebiet berührender Eisenbahnen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Franz Siegert,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha:

Höchstihren Regierungsrath Christian Immler,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung beabsichtigt folgende Eisenbahnen:

a) von Langensalza nach Gräfentonna,

b) von Döllstädt nach Walschleben oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Nordhausen—Erfurt,

c) von Herbsleben nach Tennstädt,

für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahnen innerhalb ihres Staatsgebiets.

Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahnen, wie bezüglich der Anlegung von Stationen in dem Gothaischen Gebiete etwaige besondere Wünsche der Herzoglich Sächsischen Regierung thunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahnen in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplanten Eisenbahnen kreuzen, von der Herzoglichen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Herzogliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannten Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung übernimmt für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnen — in Anerkennung der für die betreffenden Theile ihres Staatsgebietes hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

1) den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
2) die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahnen, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Korrektionen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahnen erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem

sollen vielmehr nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Terrains zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung der Baupläne und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen drei Monaten nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zwecke die Herzoglich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung für ihr Gebiet das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen wird. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb u. s. w. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Herzoglichen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 übernommenen Verpflichtungen auf die von den Bahnlinien berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst nach Fertigstellung der Bahnen zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen, so wird die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha zur Zeit Geltung haben. Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Herzoglich Sächsischen Regierung. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Strecken in dem Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecken auf Königlich Preußischem Staatsgebiete.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in das Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha entfallenden Bahnstrecken der Herzoglichen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an den Bahnstrecken im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Herzoglichen Regierung sein.

Der Herzoglich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha belegenen Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf den im Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Gebiet belegenen Bahnstrecken erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Herzoglichen Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecken den betreffenden Herzoglichen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahnen sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsgebiets soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Sachsen-Coburg-Gothaischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der im Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Gebiet belegenen Bahnstrecken gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den Herzoglichen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Sachsen-Coburg-Gothaischen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel X.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung verpflichtet sich, von den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnunternehmungen und dem zu denselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.

Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Herzoglich Sächsische Staatsgebiet entfallenden Bahnstrecken wird die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Staatsregierung, so lange die Bahnen im Eigenthum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befinden, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigenthum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, so bleibt der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung das Recht vorbehalten, die in ihrem Gebiet belegenen Bahnstrecken nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine etwaige derartige Erwerbung des Eigenthums seitens der Herzoglich Sächsischen Staatsregierung soll indeß die Einheitlichkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigt werden. Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung verpflichtet sich vielmehr, auch in diesem Falle den Betrieb und die Verwaltung der auf ihrem Gebiet belegenen Theile der Bahnen demjenigen Betriebsunternehmer zu übertragen, welcher den Betrieb und die Verwaltung der auf Preußischem Gebiete belegenen Strecken der Bahnen führen wird.

Artikel XII.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich auf Wunsch der Herzoglich Sächsischen Regierung bereit, die nach Artikel I B des Staatsvertrages zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha vom 26. November 1887 — betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen und des Eigenthums der Bahnen Gotha–Ohrdruf und Fröttstädt–Friedrichroda durch den Preußischen Staat —, Preußischerseits zu erbauende Bahn von Georgenthal in die Bahn Fröttstädt–Friedrichroda nicht bei Schnepfenthal, sondern bei Friedrichroda einzuführen. Zu den hierdurch entstehenden Mehrkosten verpflichtet sich die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von 100 000 Mark, in Worten: „Einhunderttausend Mark“, zu gewähren. Dieser Betrag ist drei Monate nach Eingang der Erklärung der

Königlich Preußischen Regierung, daß sie mit dem Bau der Bahn Georgenthal—Friedrichroda begonnen habe, seitens der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Kasse zu zahlen.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung erklärt sich bereit, den zum Bau der Bahn Georgenthal—Friedrichroda erforderlichen Grund und Boden in den im Artikel V des gegenwärtigen Vertrages bezeichneten Umfange der Königlich Preußischen Regierung lasten- und schuldenfrei unentgeltlich insoweit zu überweisen, als derselbe sich im staatsfiskalischen Besitze Gothas befindet.

Im Uebrigen bleiben die in dem erwähnten Staatsvertrage vom 26. November 1887 enthaltenen Bestimmungen unverändert bestehen. Auch sind die Hohen vertragschließenden Regierungen darin einig, daß der am gleichen Tage zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha geschlossene Staatsvertrag — betreffend die seitens des Preußischen Staates im Herzogthum Gotha zu bauenden und zu betreibenden Eisenbahnen — auch auf die Bahn Georgenthal—Friedrichroda Anwendung findet.

Artikel XIII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll im Wege des Schriftwechsels erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 16. Januar 1890.

Siegert.	Dr. Micke.	Immler.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Herstellung mehrerer, Gothaisches Gebiet berührender Eisenbahnen.

Vom 16. Januar 1890.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung mehrerer, Gothaisches Gebiet berührender Eisenbahnen vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen.

1. Zu Artikel II.

Die Herzoglich Sächsische Regierung wird bei der landespolizeilichen Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe für die den Gegenstand des vorliegenden Vertrages bildenden Eisenbahnen nur auf die jeweilig bestehenden Verhältnisse, nicht aber schon auf später möglicherweise hervortretende Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Vorstehende Bestimmung soll auch auf die nach dem Staatsvertrage vom 26. November 1887 Preußischerseits im Herzogthum Gotha herzustellenden Eisenbahnlinien insoweit Anwendung finden, als die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe noch nicht erfolgt ist.

2. Zu Artikel IV, V und XII.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, bei der ausführlichen Bearbeitung und Feststellung der Linien thunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, daß durch etwaige Verschiebungen derselben gegen die bisher nur allgemein bearbeiteten Entwürfe der Grunderwerb nicht vertheuert werde. Auch wird die Königlich Preußische Regierung es sich angelegen sein lassen, bei dem Grunderwerbsgeschäft die Interessen der Herzoglich Sächsischen Regierung thunlichst zu wahren. Letztere ist insbesondere berechtigt, sich bei den Grunderwerbsverhandlungen durch einen Vertreter zu betheiligen, welcher von der bauleitenden Behörde zu den Verhandlungen einzuladen ist.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich auf Wunsch der Herzoglich Sächsischen Regierung bereit, den in dem allgemeinen Entwurfe für die Bahn Georgenthal–Friedrichroda bei Reinhardsbrunn vorgesehenen Haltepunkt auch bei

der ausführlichen Bearbeitung des Entwurfs beizubehalten, sofern sich nicht besondere technische Schwierigkeiten entgegenstellen.

3. Zu Artikel VI.

Die Königlich Preußische Regierung wird die Fahrpläne für die den Gegenstand des Vertrages bildenden Eisenbahnen vor ihrer Einführung der Herzoglich Sächsischen Regierung rechtzeitig mittheilen, um derselben Gelegenheit zur Aeußerung ihrer Wünsche zu geben.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben die Bevollmächtigten der Königlich Preußischen und der Bevollmächtigte der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 16. Januar 1890.

Siegert. Dr. Micke. Immler.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikationen hat stattgefunden.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.